

PIERWSZY ZESZYT ZA
ŁUTY
1935

Zeszyt jubileuszowy X-lecia Polskiego Związku Żeglarskiego

Nr. 2
ROK XI

CENA EGZ ZŁ. 1.00

Kluby i sekcje żeglarskie
zrzeszone
w Polskim Związku Żeglarskim

Nazwa Klubu	Adres	Rok przystąpienia do P. Z. Ż.	Ilość członków	Ilość jachtów
Klub Żeglarski „Chojnice"	Chojnice, Dworcowa 10	1924	101	9
Oficerski Yacht-Klub R. P.	Warszawa, Wybrzeże Kościuszkowskie 2	1924	186	15* 37
Yacht-Klub Polski	Warszawa, Stare Miasto 24	1924	155	7* 23
Yacht-Klub Ak. Zw. Sport.	Warszawa, Akademicka 5	1924	26	15
Sekcja Żeglarska K. W. „Wisła"	Warszawa, Wioślarska 3	1927	25	6
Koło Żeglarskie W. T. W.	Warszawa, Br. Pierackiego 19	1928	52	10
Yacht-Klub L. M. i Kol.	Włocławek, Kościuszki 13	1931	30	7
Sekcja Żeglarska W. K. S. „Żoliborz"	Warszawa, Cytadela, Brama 1	1931	12	5
Polski Klub Morski	Gdańsk, Neugarten 7	1931	80	4
Sekcja Żeglarska W. K. Wioślarek	Warszawa, Wioślarska 2	1931	8	3
Sekcja Żeglarska Tow. Wioślarskiego	Płock, Tumska 9	1931	15	3
Sekcja Żeglarska W. K. W. „Grodno"	Grodno, Zamkowa 2	1932	12	6
Yacht-Klub L. M. i Kol.	Modlin	1932	30	4
Sekcja Wodna Ak. Zw. Sport.	Lwów, Marszałkowska 1	1933	75	3
Wielkopolski Yacht-Klub	Poznań, Wały Jana III 11 m. 7	1934	54	10
Sekcja Żegalrska K. W. „Syrena"	Warszawa, Solec 10	1934	12	3
Sekcja Żeglarska K. S. Rodz. Urzędn.	Warszawa, Saska Kępa 41	1934	30	5

*) Jednostki morskie.

ROK II WARSZAWA LUTY 1935 R. Nr 2

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Dziesięć lat

Dziesięć lat — niewiele, a zarazem bardzo dużo. Rok 1924 — to rok organizowania się pierwszych w niepodległej Polsce Klubów jachtowych, postawionych na zasadach jachtingu europejskiego. Do tego czasu żagla nowoczesnego w Polsce, zdaje się, nie widziano. Znano tylko żagle piaskarzy. Minęła dekada — i oto dziś na Wiśle roi się od lekkich i smukłych łodzi sportowych. I nie tylko na Wiśle: na dalekich kresach, na jeziorach i rzeczkach wre praca nad uruchomieniem tego pięknego sportu; wszędzie budują jole, kajaki a nawet jachty morskie. Małe jachty: „Zjawa" i „Dal" przebywają ocean Atlantycki, a kajak D-ra Korabiewicza pruje gdzieś teraz słodkie wody Gangesu.

Radykalnie zmieniły się czasy. Tradycyjny nasz wodowstręt zaczyna zanikać. Niech świadomość tego, że do tej zmiany przyczyniły się, a nawet ją spowodowały, liczne rzesze zwolenników tego, iście królewskiego sportu, będzie dla nich nagrodą za dokonane wysiłki, a zarazem zachętą do dalszej pracy.

Praca zaś przed nami niemała.

Musimy, przedewszystkiem, organizację żeglarstwa wznieść na poziom wyższy, taki, któryby nam pozwolił stanąć na równi z podobnemi organizacjami zachodniej Europy. A do tego trzeba przejąć się duchem prawdziwie sportowym, który nakazuje podporządkować sprawy osobiste i poszczególnych zrzeszeń interesom całości. Więcej karności, płynącej z wewnętrznego poczucia jej potrzeby. Więcej bezinteresownej pracy nad zdobyciem doświadczenia i wiedzy żeglarskiej. Więcej wreszcie gotowości poparcia drobnych poczynań bez względu na to, od kogo one pochodzą.

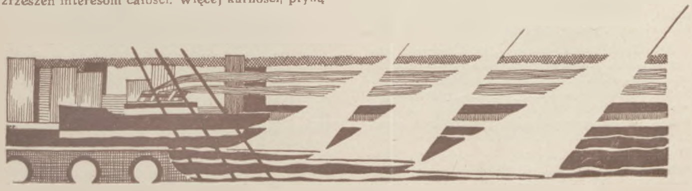
Od kajaka — do łodzi żaglowej, od łodzi żaglowej — do jachtu morskiego. Bo morze — to też woda, tylko wielka woda. Za nią zaś nowe kraje, ludy, miasta — no i tuż obok cudzoziemscy żeglarze, z którymi można i warto się zmierzyć. Dla tego jednak trzeba gruntowną wiedzą i doświadczeniem im dorównać.

Pracy czeka nas wiele, lecz praca ta dla nas, żeglarzy, jest wdzięczna i miła. Nie cofniemy się przed nią. Poznamy najskrytsze tajniki żeglarstwa; zrozumiemy, że tytuł dobrego żeglarza jest bardziej honorowy od tytułu wszechwiedzącego admirała, kreowanego we własnem poczuciu po odbyciu jednej żaglowej podróży; zdobędziemy praktyką miarę odległości i czasu, która jest decydującą w manewrowaniu statkiem żaglowym; opanujemy wreszcie samych siebie do tego stopnia, że statek stanie się w rękach naszych posłusznem narzędziem.

A wówczas jasnem spojrzeniem i gotowością będziemy mogli powiedzieć zamorskim żeglarzom:

Jesteśmy!

Gen. Marjusz Zaruski
b. Prezes Polskiego Związku Żeglarskiego





Uczestnicy komisji organizacyjnej Polskiego Związku Żeglarskiego w 1925 r.

Polski Związek Żeglarski

W czasie niewoli trudno mówić o jachtingu polskim, gdyż warunki polityczne nie sprzyjały organizowaniu tego przepięknego sportu, a w tym zaborze, w którym istniała swoboda tworzenia organizacyj społecznych narodowych, t. j. w Galicji, nie było po temu odpowiednich terenów.

Ale mimo tak niepomyślnych warunków, jeżeli chcemy wyrobić sobie pełny obraz rozwoju jachtingu polskiego, musimy sięgnąć do czasów przed odzyskaniem niepodległości, gdyż w tych czasach uprawiali sport żeglarski ludzie, którym jachting nasz zawdzięcza swoje powstanie i swoją organizację. Podobnie, jak wielu Polaków jakiś popęd podświadomy napełniał tęsknotą za morzem i zmuszał, w braku floty narodowej, szukać zaspokojenia tego pędu do morza pod obcą banderą, tak samo znów inni oddawali się już wówczas jachtingowi w obcych klubach żeglarskich, odgrywając w nich nieraz niepoślednią rolę. Bez tego opatrznościowego wprost pędu do morza, czy wody wogóle, powstanie i rozwój marynarki wojennej, żeglugi morskiej i jachtingu, byłyby conajmniej bardzo opóźnione.

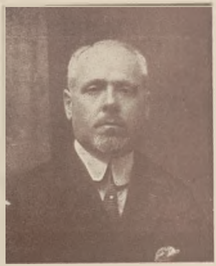
Szczęśliwym trafem, zarówno „Ojciec" naszego jachtingu kom. Aleksandrowicz, jak i wielu innych założycieli Yacht Klubu Polski, a później Polskiego Związku Żeglarskiego, zdobyło doświadczenie regatowe, znajomość międzynarodowych przepisów i zwyczajów regatowych i klubowych, jako członkowie starych przedwojennych organizacyj żeglarskich.

Doświadczenia te zużytkowali w niepodległej Polsce kładąc podwaliny jachtingu, ten fundament, na którym budujemy dalej i choć wiele jeszcze nie jest tak, jak być powinno, to przecież możemy się już poszczycić wcale pokaźnym dorobkiem.

Rzućmy okiem na minione dziesięciolecie i zapoznajmy się chociaż pobieżnie z rozwojem jachtingu polskiego w tym okresie. Ze względu na szczupłość miejsca i na to, że wiele szczegółów znajdzie się w szkicach historycznych poszczególnych Klubów, zamieszczonych w niniejszym numerze „Sportu Wodnego" ograniczamy się do skreślenia historj powstania Polskiego Związku Żeglarskiego i wyników dotychczasowej jego działalności.

Do roku 1924 społeczeństwo i garstka żeglarzy zbyt była zajęta poważnemi troskami, spowodowanemi wojną i jej likwidacją, żeby można było na serjo myśleć o sporcie żeglarskim, tymbardziej, że brak było jachtów. Jednakże rok 1924-ty możemy uważać za punkt zwrotny i rok urodzin jachtingu polskiego. Początki te były nikłe, ale były. Z jednej strony Klub Żeglarski w Chojnicach rozpoczął nanowo przerwaną przez wojnę działalność sportową, z drugiej zaś znaleźli się w Wojskowym Klubie Wioślarskim w Warszawie zwolennicy sportu żaglowego, którzy, w braku czegoś lepszego, zaczęli uprawiać ten sport na ciężkich „saperkach".

Ale już pod koniec roku została zakończona wszczęta przez kilku rutynowanych jachtsmenów z A. Aleksandrowiczem na czele akcja, zmierzająca do zorganizowania stowarzyszenia żeglarskiego, opartego na międzynarodowych przepisach i zwyczajach, które dopiero byłoby zdolne skierować jachting na właściwe tory. Stowarzyszenie to zalegalizowane w grudniu 1924, konstytuuje się i rozpoczyna swoją działalność w lutym 1925 roku pod nazwą Yacht Klub



L. Szwykowski
Przewodniczący kom. org. P. Z. Ż. 1924—1926 r.



A. Aleksandrowicz
Pierwszy prezes P. Z. Ż. 1926—1933 r.

Polski, na którego czele staje, zasłużony żeglarz i propagator idei żeglarskiej w Polsce, generał Marjusz Zaruski.

Tymczasem już w maju 1924 roku, grupa żeglarzy należących do „Pierwszego Polskiego Klubu Jachtowego" w Gdańsku, Klubu Żeglarskiego w Chojnicach, Sekcyj Żeglarskich WKW i AZS, pragnąc umożliwić swoim członkom udział w mającej się odbyć w Paryżu VIII-ej Olimpjadzie, stwarza zrzeszenie pod nazwą „Polski Związek Żeglarski", wybierając na zebraniu delegatów dnia 11-go maja 1924 roku w Tczewie prezesem p. Klejnot-Turskiego.

Udział w Olmpjadzie przychodzi do skutku, lecz rezultat tej przedwcześnie podjętej próby jest b. nikły.

Dnia 16-go sierpnia 1925 odbywa się pierwsze Walne Zebranie Związku w Chojnicach. W tym czasie zgłasza swój akces Yacht Klub Polski.

Okazuje się jednak, że zawiązana pośpiesznie, pod kątem widzenia udziału w Olimpjadzie, organizacja była pozbawiona należytych podstaw prawnych. Wobec tego, na wniosek kom. Aleksandrowicza, wybrany w Chojnicach zarząd, w składzie: pp.: L. Szwykowski, A. Aleksandrowicz, O. Wejland, A. Wolff i F. Trzepalko, na zebraniu organizacyjnem, odbytem dnia 11-go listopada 1925 roku w lokalu WKW w Warszawie, uznał się tylko za Komisję Organizacyjną i przystąpił przedewszystkiem do opracowania statutu.

Przewodnictwo Komisji objął p. L. Szwykowski, opracowanie statutu powierzono p. A. Aleksandrowiczowi.

Tak więc, jako datę **„poczęcia"** P. Z. Ż. można przyjąć dzień 11-ty maja 1923 roku, ale dniem **„urodzin"** jest właściwie 11 listopada 1925 r., chrzciny zaś tego dziecięcia odbyły się dopiero w maju 1926 roku, z chwilą zalegalizowania statutu.

Dnia 9.V 1926 r. odbył się I-y Sejmik Organizacyjny.

Pierwszym prezesem Związku zostaje p. A. Aleksandrowicz, który piastuje tę godność do r. 1933, w którym to roku stanowisko prezesa obejmuje gen. M. Zaruski.

Powyższe daty, które ustaliłem na podstawie znajdujących się w archiwum P. Z. Ż. protokułach i korespondencji, a więc na podstawie materjału nie podlegającego dyskusji, powinny ustalić raz na zawsze pierwsze początki naszej naczelnej organizacji żeglarskiej, której historja **„starożytna"**, oparta dotychczas na ustnej tradycji, była dotychczas sprecyzowana.

Od roku 1926-go zakres P. Z. Ż. stale wzrasta. Różne organizacje żeglarskie, zarówno samodzielne Kluby, jak i Sekcje Żeglarskie, garną się pod jego skrzydła. Co rok przybywają nowi członkowie. Początkowa liczba sześciu założycieli wzrasta w przeciągu dziesięciolecia do pokaźnej liczby 17-tu.



Gen. M. Zaruski
Prezes P. Z. Ż. 1933—1935 r.



Kmdr. C. Petelenz
Obecny prezes P. Z. Ż.



Piękny fragment z regat żeglarskich na Wiśle. Wyścig jolek klasy V

Zadania, przed któremi stanął odrazu P. Z. Ż., nie były łatwe. Trzeba było zaczynać niejako od ABC, boć przecie w Polsce, pod względem żeglarstwa sportowego, żadnej tradycji nie było. Praca była tym trudniejsza, że musiała być wykonywana wyłącznie przez Członków Zarządu, w wolnym od pracy zawodowej chwilach, gdyż na stałe biuro, z odpowiednim płatnym personelem, jakim rozporządzają podobne związkil zagraniczne, więcej jak skromne środki finansowe nie pozwalają i prawdopodobnie — jeszcze długo pozwalać nie będą.

Dużo słyszy się utyskiwań i słów krytyki pod adresem Związku. Wiele z nich nie jest z pewnością pozbawionych słuszności, ale ganić jest zawsze łatwiej niż samemu cos zrobić.

Jeżeli jednak weźmiemy do ręki choćby tylko roczne sprawozdania i protokuły Sejmików Żeglarskich z ubiegłego dziesięciolecia, to musimy przyznać, że dorobek jest bardzo poważny, a praca tych, którzy w nader trudnych warunkach do niego się przyczyniyli, godną jest uznania.

Ułożenie regulaminu klasowego, przepisów pomiarowych, uporządkowanie spraw regat, stworzenie taniej, przystępnej dla nie opływających w mamonę żeglarzy klasy 10 m² scharpie konstrukcji p. A. Aleksandrowicza, — żeby wymienić tylko niektóre prace PZŻ, — to wcale pokaźny dorobek techniczno organizacyjny.

W dziale przysporzenia narybku żeglarskiego również niejedno zostało zrobione. PZŻ opracował cały szereg programów, mających na celu ujednostajnienie szkolenia i ustalających normy osiągania stopni żeglarskich na morzu i wodach śródlądowych.

Przez współpracę z PUWF w szkoleniu żeglarzy w osrodkach śródlądowych i morskich, przysporzył PZŻ rodzimemu sportowi jachtowemu cały szereg jachtsmenów.

Czy pracę tę powinien był proawdzić sam, czy też nią tylko kierować, jest rzeczą do dyskusji.

Na odcinku morskim, może się PZŻ wykazać pokaźnemi rezultatami na polu turystyki morskiej, głownie dzięki działalności w tym kierunku, gen. M. Zaruskiego.

Natomiast jachting sportowy na morzu nie wszedł jeszcze niestety na właściwe tory. W tym względzie wina jest tylko w części po stronie PZŻ. Dużą rolę odgrywa tu ogólna sytuacja finansowa, która nie pozwalała dotychczas na nabywanie kosztowych jachtów morskich, i mała jeszcze stosunkowo ilość jachtsmenów, mieszkających stale nad morzem, a na utrzymywanie jachtu w Gdyni i dojeżdżanie tam na mniej lub więcej długi czas, nie wielu może sobie pozwolić.

W roku 1934-ym zorganizował PZŻ udział żeglarzy polskich w regatach „Tygodnia Kilońskiego", czyniąc przez to pierwszy krok do stałego występowania na terenie jachtingu międzynarodowego. Nawiązane przy tej sposobności bezpośrednio stosunki z niemieckim Związkiem Żeglarskim, zaczynają już wydawać owoce i ułatwiają przygotowanie się do Olimpjady 1936-go roku.

Propaganda prowadzona z zapałem i poświęceniem przez gen. Zaruskiego, przyczyniała się w znacznej mierze do powiększenia ilości członków Związku i wzbudziła w szerokich kołach społeczeństwa zainteresowanie żeglarstwem i morzem.

Nie należy też zapominać o organizowanych co roku przez PZŻ zimowych kursach żeglarskich, które dają możność sympatykom żeglarstwa zapoznać się z jego podstawami i zasadami, a które cieszą się liczną frekwencją.

Rok jubileuszowy PZŻ, jest równocześnie punktem zwrotnym w jego działalności. Odsłaniają się nowe horyzonty, wyłaniają nowe zadania, które wymagają przeniesienia punktu ciężkości na jachting sportowy, regatowy.

Nie niszcząc dotychczasowego dorobku, trzeba będzie dostosować się do nowych zadań i wymagań życia.

Czesław Petelenz



Fragment regat żeglarskich w Gdyni



Przystań klubu żeglarskiego Chojnice, na jeziorze Łukomie w Charzykowie

Klub Żeglarski w Chojnicach

Najstarsza, czysto-żeglarska placówka w Polsce, istniejąca już lat 12 zawdzięcza swe wczesne powstanie gronu obywateli m. Chojnic, zapalonych żeglarzy, a przedewszystkiem hojnemu darowi natury, jakiem jest urocze i malowniczo położone wśród wysokich, lasami pokrytych, wzgórz jezioro Łukomie w Charzykowie. Tafla wodna 20 km. długa, a 6 km. szeroka, z panującemi stale wiatrami, od słabych powiewów do skali niemal sztormowej, połączona dzięki przepływającemu przez Łukomie nurtowi Brdy, z długiem pasmem innych jezior powiatu chojnickiego, jest najlepszym bodaj terenem żeglarskim śródlądowym w Polsce.

Klub Żeglarski — Chojnice został założony w dn. 16 marca 1922 r. licząc początkowo 38 członków. Od czerwca 1923 r. aż do chwili obecnej na czele klubu stoi p. O. Weiland, oddając mu z zamiłowaniem całą swą wiedzę żeglarską i wszystkie wolne chwile. Skromny port w Zaciszu pod Charzykowem zostaje po roku zamieniony na okazalszy w wiosce Charzykowie, gdzie powstaje przystań i molo, chroniące miniaturową redę. Pierwsze jednostki zbudowano w r. 1923: jacht „Halkę", o 18 mtr. kw. oraz dwie mniejsze jolki. Z inicjatywy Klubu oraz Wojsk. Klubu Wiośl. w Warszawie i nieistniejącego już Yacht Klubu w Gdańsku powstaje dnia 11 marca 1924 r. Polski Związek Żeglarski w swej początkowej postaci.

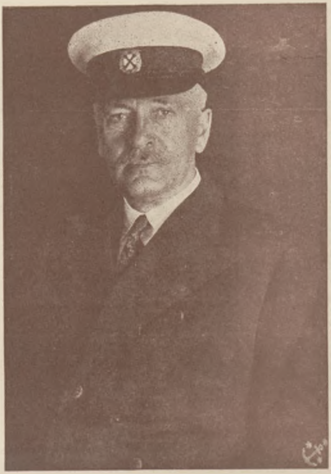
Na regatach eliminacyjnych przed VIII-mą Olimpjadą, zorganizowanych przez P. Z. Ż., zdobywa Klub II-ie miejsce. W tym samym roku startuje flotyllą 9-iu jolek na regatach związkowych w Gdyni. W roku następnym z ofiar członkowskich powstaje nowa przystań własna, a w r. 1926 na jeziorze ukazuje się zbudowana z subsydjum państwowego jola „Podlotek". Dzięki dalszej subwencji Min. Przem. i Handlu powstaje w r. 1927 okazały jacht „Chojniczanka" o 25 mtr. kw. żagli. Rozwój sportu żeglarskiego zmusza zarząd Klubu do szerszej „ekspansji" terenowej: zostaje nabyta 20-morgowa parcela przy jeziorze i z wiosną roku 1928 przenosi się Klub do nowej siedziby. Kosztowne roboty ziemne i umacnianie brzegów, wynoszące nie jedne 10.000 złotych, pokryto z własnych funduszów, korzystając jedynie ze sprzętu technicznego m. Chojnic. W r. 1929 na terenie Klubu odbywa się letni kurs żeglarski, zorganizowany przez władze Harcerstwa. Uczestnicy Kursu otrzymują bezpłatnie pomieszczenia mieszkalne oraz tabor klubowy do dyspozycji. Za zgodą klubu buduje na jego terenie Państw. Urz. W. F. i P. W. szatnię na 40 kabin i pływalnię o 3 basenach, a następnie Ośrodek Żeglarski z własną kuchnią, obliczony na 150 osób. To też rok rocznie liczne zastępy młodzieży przechodzą na wodach jez. Charzykowskiego wyszkolenie żeglarskie; dokształcają się tu również instruktorzy. W r. 1932 organizuje Klub pod kierownictwem Komendy Nacz. Harcerstwa Międzynarodowe Regaty Skautów Wodnych. Liczne zastępy gości zagranicznych i sam kierownik Międz. Biura Skautowskiego doznają serdecznej gościny na terenie Klubu.

Klub Żeglarski w Chojnicach wyszkolił dotąd ponad 1000 młodych żeglarzy ze wszystkich dzielnic Polski. Uprawianym jest w Klubie również jachting lodowy (jachty na płozach). Klub biorąc udział w wielu wystawach sportowych otrzymał szereg dyplomów honorowych, a z jego inicjatywy powstały w Chojnicach zakłady przemysłu żeglarskiego: stocznia jachtowa i wytwórnia żagli. Posiada Klub również kilka nagród przechodnich, ufundowanych przez m. Chojnice, a także poszczególnych jego członków. Tabor klubowy liczy obecnie 125 łodzi, a w lecie jezioro roi się od jolek i kajaków. Charzykowo staje się stopniowo uzdrowiskiem klimatycznem i wielkiem ośrodkiem sportu żeglarskiego w Polsce.



Teren klubowy w Charzykowie

Yacht-Klub Polski



P. Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Ignacy Mościcki, Komandor Honorowy Yacht-Klubu Polski

Z inicjatywy grupy przedwojennych starych jachtsmenów z pp.: A. Aleksandrowiczem, ś. p. Z. Grabowskim i W. Butkisem na czele u schyłku roku 1923 powstaje stowarzyszenie, które stawia sobie za cel budowę od podstaw amatorskiego sportu żeglarskiego w Polsce, a zarazem kieruje się myślą przewodnią propagowania wśród naszego otawistycznego lądowego społeczeństwa idei wyjścia na morze, poznania go i umiłowania, jako jednego z najważniejszych haseł narodowych i państwowych Rzplitej. Stowarzyszenie to, zalegalizowane 10 grudnia 1924 r. p. n. Yacht-Klub Polski, wybiera dnia 6 lutego 1925 r. na organizacyjnem Walnem Zebraniu swe władze klubowe. Pierwszym Komandorem Y. K. P. zostaje gen. M. Zaruski. Realizuje on już w najbliższym sezonie letnim 1925 owo niezbędne dla propagandy zetknięcie bezpośrednie z morzem. Nabycie przez Y. K. P. pełnomorskiego jachtu „Witezia" (74 m.² żagli) umożliwia gen. M. Zaruskiemu pierwszą sportową wyprawę transbałtycką do Szwecji i Danji. Sławny w dziejach żeglarstwa polskiego slup „Witeź",—który pierwszy pod biało-czerwoną banderą wyszedł przed 9-ciu laty na morze—startował jeszcze w ostatnim sezonie do regat Gdynia-Visby (16 czerwiec 1934) i mimo „sędziwego" wieku zajął w swej klasie pierwsze miejsce. Jednocześnie prawie z kupnem „Witezia" nabywa Y. K. P. jacht szkolny „Gryf". Co roku odtąd flotylla Y. K. P. odwiedza porty zagraniczne, a bandera polska, powiewająca na żaglach „Witezia", „Carmeny", „Junaka", „Juranda" i innych jachtów klubowych, głosi naszym sąsiadom, że społeczeństwo polskie przekształca się stopniowo na naród morski.

Przez pierwsze 4 lata jest Y. K. P. jedyną instytucją, szkolącą w sztuce żeglarskiej szersze warstwy młodzieży i klubowców. Pod egidą Y. K. P. powstaje t. zw. „kadra żeglarska"; prowadzi on jej wyszkolenie zarówno na Wiśle jak na morzu, przeznaczając na ten cel jacht „Gryf". Co roku organizuje w sezonie letnim obozy morskie w Gdyni, prowadzone przy pomocy instruktorów własnych oraz przydzielonych przez Mar. Wojenną, w porze zimowej — wykłady wiedzy żeglarskiej. Od roku 1928 prace te przejmują i prowadzą nadal: P. Z. Ż., P. U. W. F. i P. W., oraz Harcerstwo.

Inicjatywa utworzenia Pol. Związku Żegl. wyszła również z grona Y. K. P. wespół z W. K. W. i A. Z. S.

Zasługą Y. K. P. jest uporządkowanie dziedziny konstrukcji i budowy klasowych jachtów żeglarskich, w której panował początkowo zrozumiały w Polsce chaos. Vice-Kom. Y. K. P. A. Aleksandrowicz opracowuje pierwsze przepisy budowlane dla klasy V i dalszych klas, wykonywując w r. 1926 dwie jolki „piątki" we własnym zakresie. Stają się one prototypem dla klasy V. On również układa pierwszy polski regulamin regatowy, wzorowany ściśle na wzorach międzynarodowych, tudzież przepisy etykiety jachtowej, którą wypadło dopiero szczepić w pozbawionym tradycyj żeglarskich społeczeństwie jachtsmenów polskich.

Pierwsze przepisowe regaty wiślane organizuje w Warszawie Y. K. P. w r. 1926, a w roku 1933 pierwsze pełnomorskie regaty na trasie Gdynia-Bornholm.

Zasługi położone przez Y. K. P. na polu organizacji żeglarstwa polskiego zostają hojnie nagrodzone przez nadanie mu prawa używania bandery Polskiej Marynarki Wojennej z dodaniem krzyża św. Andrzeja, jako bandery klubowej. W r. 1931 Y. K. P., jako posiadający wyłączne prawo do używania bandery wojennej, zgodził się na używanie jej przez O. Y. K. W. dn. 7 maja 1931 p. Prezydent Rzplitej wyraził zgodę na przyjęcie ofiarowanej mu przez delegację Y. K. P. godności — Komandora Honorowego.

Y. K. P. posiada obecnie trzy oddziały, zorganizowane na zasadach autonomji wewnętrznej, lecz zjednoczone we wspólnym zarządzie głównym: Morski w Gdyni, śródlądowy w Warszawie oraz utworzony przed 2 laty—dzięki poparciu Magistratu m. Augustowa i Dyr. Lasów Państw. — Oddział Augustowski z własną siedzibą na jez. Krechowieckiem (Białem), gdzie istnieją wymarzone warunki do uprawiania jachtingu śródlądowego.

Flotylla Y. K. P. składa się przeważnie z jachtów, stanowiących prywatną własność jego członków: na morzu liczy 15 jednostek, a na wodach śródlądowych—37.

Oficerski Yacht-Klub R. P.

W pamiętnych dniach listopadowych 1918 r. polskie władze wojskowe przy pomocy uzbrojonych akademików z Legji Akademickiej zawładnęły majątkiem niemieckiego klubu wioślarskiego w Warszawie, t. j. przystanią i taborem kilkunastu łodzi. Uważając tę zdobycz wojenną za zawiązek, mogący ułatwić powstanie polskiej instytucji wojskowo - sportowej na Wiśle, grono oficerów postanowiło przystąpić do zorganizowania pierwszego wówczas stowarzyszenia wioślarskiego w wojsku. Jakoż dnia 6 maja 1919 r. odbyło się pierwsze zebranie organizacyjne przy udziale 20 oficerów, zapisanych na liście założycieli tej instytucji, której nadano nazwę: „Wojskowego Klubu Wioślarskiego". Pierwszy zarząd wybrano na walnem zebraniu w dniu 16 września 1919 r., — prezesem został ś. p. admirał Porębski. Klub liczył wówczas 29 członków tabor zaś składał się z 12 łodzi. Nastał rok 1920.



I-szy Marszałek Polski Józef Piłsudski
Komandor Honorowy Oficerskiego Yacht Klubu R. P.

Członkowie rozproszyli się po różnych odcinkach frontu, a przystań oddaną została władzom wojskowym. Wróciła dopiero we wrześniu... podziurawiona bolszewickiemi kulkami. Trzeba było zaczynać niemal od nowa, co też nastąpiło dzięki inicjatywie głównie mjr. Bobkowskiego i mjr. Bobrowskiego. Klub począł żyć...

Pomijając sukcesy W. K. W. na polu wioślarstwa, a zwłaszcza pływactwa (w pływaniu klub przez szereg lat brał wszystkie mistrzostwa w różnych stylach), ograniczamy się tylko do ram żeglarstwa sportowego, uprawianego w Klubie. Dzięki propagandzie, prowadzonej przez paru „armatorów' własnych łodzi żaglowych, zarząd W. K. W., sprowadził kilka ciężkich i niezgrabnych „saperów', jako zaczątek klubowej flotylli żeglarskiej. Odtąd liczne grono członków klubu bez różnicy płci i wieku rzuciło się żywiołowo do uprawiania tej nowej formy sportu wodnego. Powstaje wreszcie w r. 1923 autonomiczna sekcja żeglarska, która w obliczu bliskiej już VIII Olimpjady, wspólnie z Kl. żeglarskim w Chojnicach i takimż klubem w Tczewie, powołuje do życia Polski Związek Żeglarski. Na VIII-ej Olimpjadzie startuje członek Sekcji Żeglarskiej W. K. W.— inż. Briesemeister, zdobywając 8-me miejsce na 10 współzawodniczących państw. W r. 1924 W. K. W. startuje na 12 żaglówkach do regat w Zatoce Gdyńskiej. Trzy lata z rzędu urządza propagandowe zawody wioślarskie i żeglarskie p. n. „Święta Wisły". W r. 1925 Klub bierze udział flotyllą z 9-ciu przepisowo już zbudowanych joli w reidzie żeglarskim z Warszawy do Gdyni.

W roku 1930 Sekcja Żegl. zostaje przemianowana na „Wojskowy Yacht Klub przy W. K. W.", powiększa znacznie swój tabor i pozyskuje szereg wybitnych jachtsmenów śródlądowych. W tym czasie zdobywa W. K. W. wiele nagród przechodnich. W roku 1931 pod nową nazwą „Oficerskiego Yacht Klubu R. P." uzyskuje zaszczytne prawo używania bandery Mar. Wojennej w połączeniu z godłem klubowem. W tym czasie przyjmuje godność Honorowego Komandora O. Y. K. p. Marsz. Józef Piłsudski.

Na Olimpjadzie 1932 r. reprezentuje znów Polskę członek O. Y. K. Wł. Krzyżanowski. W roku tym powstaje Oddział Morski w Gdyni, a w następnym — dzięki staraniom gen. M. Zaruskiego — tabor Klubu powiększa się o jacht pełnomorski „Mohort". Oddział Morski w oparciu o korpus oficerski Mar. Wojennej rozwija się pomyślnie: powstaje piękna przystań w basenie prezydenckim, a tabor wzrasta do 7-miu jednostek. W r. 1933 powołuje O. Y. K. do życia 3-ci swój oddział w Augustowie. Ostatnie lata zaabsorbowały władze O. Y. K. budową imponującej przystani w Warszawie oraz sprawami organizacyjnemi, lecz obecnie, cały wysiłek Klubu, został skierowany ponownie na rozwój żeglarstwa morskiego i śródlądowego.

Dziś O. Y. K. liczy ponad 1000 członków, a flotylla jego składa się z 7 morskich i 23 śródlądowych jednostek.



Yacht-Klub A. Z. S. w Warszawie

Żeglarstwo uprawiane jest w gronie akademików stołecznych od samego zarania państwowości polskiej: już w r. 1919 tworzy się w Warszawie A Z. S, sekcja wodna, obejmująca sporty wioślarski, żeglarski i pływacki. W 5 lat później żeglarze A. Z. S. wspólnie z jachtsmenami trzech innych klubów żeglarskich znajdują się w gronie członków-założycieli Polskiego Związku Żeglarskiego, w roku następnym (1925) tworzy się samodzielna Sekcja Żeglarska, wyłoniona z ogólnej sekcji wodnej. Wreszcie w r. 1931 zostaje ona zreorganizowana na autonomiczny Yacht Klub A. Z. S.-u.

W ciągu ubiegłego 15-lecia praca żeglarska A. Z. S. przechodziła różne fazy. Pierwsze 4 lata — to okres wyłącznie turystyczny na łodziach prywatnych. Najczęstszą trasą jest wtedy środkowa i dolna Wisła — spływ do morza. Gdy w r. 1923 zapoczątkowano okres regatowo-żeglarski w Polsce, członkowie A. Z. S. znajdują w swem gronie wielu zapalonych zawodników. Pierwsza jola klubowa „Carmen", spuszczona na wodę w r. 1926 staje niéraz do regat i odnosi zwycięstwa. Obecnie przeznaczona do szkolenia młodego narybku godnie pełni tę służbę wychowawczą. Nastawienie regatowe nie tłumi bynajmniej w A. Z. S. tradycyjnego zamiłowania do dalekich wypraw turystycznych: bandera z Gryfem należy do najpopularniejszych zarówno w zatoce gdyńskiej, jak i na jeziorach Augustowskich czy Gopła.

A. Z. S. startuje we wszystkich niemal regatach na terenie Warszawy oraz w większości pozamiejscowych, jak Charzyków, Augustów i Troki. Na IX Olimpjadzie w Amsterdamie wyznaczony przez P. Z. Ż., jako zastępca członek A. Z. S. — A. Wolff, startuje, niestety, niefortunnie. Kursy żeglarskie zarówno teoretyczne z mowe, jak Ośrodki letnie są zawsze licznie obesłane przez członków A. Z. S.-u Klub posiada 7 patentów kapitańskich i liczne patenty jachtowych sterników morskich i śródlądowych. Mimo niewystarczającego i częstokroć przestarzałego taboru — żeglarze A. Z. S.-u zdobyli dla Klubu szereg cennych nagród na własność, np. nagrodę im. Denhoff-Czarnockiego, ufundowaną przez Zw. Dziennikarzy i Publicystów dla regat Warszawa-Modlin. Z inicjatywy Klubu ufundowano następujące nagrody przechodnie:

1927 r. — Sekcji Żeglarskiej A. Z. S.-u dla żeglarek.
1933 r. — firmy E. Lutz w Krakowie dla klasy V Tow. Nobiles we Włocławku dla klasy S;

Firmy Karpiński i Leppert w Warszawie dla klasy C.
Obecny tabor Yacht-Klubu A. Z. S.-u składa się z 15 jednostek.

Sekcja Żeglarska K. W. „Wisła" w Warszawie

Dawne „Koło Wiośl. Warsz." obecny Klub Wiośl. „Wisła" — zaczęło od roku 1922 organizować w ramach klubu sport żeglarski. Pierwsze „regaty" rozegrano na hamburkach z dodanym żaglem przy udziale 3 załóg „Koła", a to podczas „Święta Wisły". Podobnym biegiem urozmaicono też wewnętrzno - klubowe regaty jesienne. Sekcja żeglarska powstaje w r. 1926, dopiero jednak w następnym, dzięki zabiegom prezesa M. Juszkiewicza, i pomocy państwowej, otrzymuje Sekcja pierwsze cztery łodz e żaglowe, na których z zapałem szkolić się poczynają członkowie Klubu.

Jeden z „wilków morskich" Klubu, kpt K. Prószyński odbywa w r. 1927 na „Vedze", małej joli mieczowej typu charpie, daleką wyprawę morską z Warszawy na wyspę Rugję. W r. 1928 sekcja żeglarska „Wisły" debiutuje na forum regatowem, zdobywając przejściowo cenną nagrodę wędrowną im. Min. Przem. i Handlu. Druga z kolei śmiała wyprawa zamorska kpt. Prószyńskiego kajakiem żaglowym z Warszawy do Kopenhagi ma miejsce w r. 1929. W roku następnym Sekcja organizuje po raz pierwszy międzyklubowe regaty żeglarskie, na których osady „Wisły" zdobywają obie nagrody przechodnie, ufundowane przez Sekcję: w klasie V dla juniorów i w ogólnej klasie V. Ostatnia nagroda przez szereg lat następnych pozostaje w rękach żeglarzy Sekcji. Wogóle klasa V przysparza najwięcej sukcesów Klubowi „Wisła": żeglarze jej zdobywają w okresie 1930—1934 na „piątkach" miejsc pierwszych — 13, miejsc II-gich— 8 i III-ch — 7, a w klasie „S" tylko dwukrotnie 1-sze miejsce. Niektórzy członkowie Sekcji przeszli Ośrodek Morski w Gdyni bądź śródlądowy — na jeziorze Trockiem. Tabor żeglarski „Wisły" składa się z 6-ciu jednostek.



Jacht „Temida II" na Bałtyku

Koło żeglarskie W. T. W.

Jedną z najciekawszych kolebek żeglarstwa jest nestor klubów wioślarskich w Polsce — Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie. W czasach, kiedy o sporcie żeglarskim nikt w Warszawie nie słyszał, a żagiel stosowali — jako siłę ciągową w celach przemysłowych — jedynie piaskarze i żwirnicy, posiadało już W. T. W. niezgorszy kuter żaglowy, zakupiony jeszcze... XIX stulecia w Gdańsku.

Miał on, rzecz prosta, ożaglowanie gaflowe, a nie prostacki żagiel czworokątny, jaki wyłącznie widywano w tych... zamierzchłych latach na wiślanych batach i galarach przemysłowych. Członkowie W. T. W. uprawiali na nim prawdziwą turystykę „dalekiego rejsu" nie do... Osiedla i spowrotem, jak to bywało w latach powojennych. Na specjalne wyróżnienie zasługuje wycieczka w 1906 r. Wisłę do Gdańska i... na Hel!

Czasy kataklizmu Wojny Światowej rozpraszają miłośników żeglarstwa po szerokim świecie i dopiero po roku 1921 sport żeglarski zaczyna ponownie kiełkować w łonie największego z polskich klubów wodniackich.

W Komisji Sportowej W. T. W. powstaje podkomisja żeglarska... grono zwolenników żagla rośnie z każdym rokiem.

Dopiero jednak utworzenie Polskiego Związku Żeglarskiego, który wniósł do życia sportowego nowsze prądy, a to zarówno w zakresie żeglarstwa śródlądowego jak i morskiego, powoduje wśród uprawiających dotychczas jachting sposobem domowym żeglarzy W. T. W. chęć zorganizowania się w jednostkę autonomiczną na terenie klubu.

Jesienią roku 1927 powstaje Koło Żeglarskie W. T. W. Zarząd jego czyni energiczne starania u władz klubu o wyasygnowanie funduszy na budowę taboru regatowego. W r. 1928 Koło jest już w posiadaniu czterech joli klasy V i dwuch klasy H i zostaje przyjęte w poczet klubów związkowych P. Z. Ż. Startując w tym roku na regatach długodystansowych Warszawa—Modlin bierze odrazu I nagrodę w klasie H i nagrodę za szybkość. W lipcu t. r. (1928) członkowie Koła żeglują na obu swych „piętnastkach" w dół Wisłą do Gdańska i... Jastarni. Wyprawa trwa cały miesiąc!



Załoga żeglarzy z W. T. W. na „Temidzie II

W 1930 r. w Jastarni kształci się ośmiu członków Koła na Ośrodku Morskim, prowadzonym przez P. Z. Ż. przy pomocy materjalnej P. U. W. F. i P. W., który dostarcza mu jachty morskie. Okrętem szkolnym jest wówczas solidny kuter pełnomorski „Junak".

Aktywność Koła w zakresie regatowym na Wiśle jest bardzo znacza. Żeglarze jego startują we wszystkich regatach na terenie warszawskim w granicach posiadanego taboru. Zdobywają tu szereg nagród.

Rokiem największego bodaj rozwoju Koła Żeglarskiego W. T. W. jest rok 1931: ilość członków wzrasta do 54, odczuwa się jednak brak nowoczesnego taboru. Żeglarze Koła nie mogą reprezentować W. T. W. w szeregu imprez żeglarskich. Nie mają na czem wyjechać...

Zgłaszają się zato tłumnie na Ośrodek Morski, wracając z patentami sterników i nawet kapitanów morskich (1-sza edycja patentowanych jachtsmenów P. Z. Ż.). Żeglarze śródlądowi też uzyskują szereg patentów na sterników.

Liczne obsyłanie kursów wiedzy żeglarskiej (zimowych) P. Z. Ż. i letnich obozów: morskiego w Gdyni i jeziornego w Trokach trwa przez lata 1931 i 1932*). Równocześnie Zarząd Koła usilnie, lecz bezowocnie kołacze u władz W. T. W. o preliminowanie w budżecie sum na tabor jachtowy.

Brak zrozumienia wagi spraw żeglarskich w ówczesnym Zarządzie W. T. W. i traktowanie po macoszemu amatorów „jazdy na dmuch" w gronie organizacji czysto wioślarskiej, stwarza zaporę nie do przebycia i załamuje dotychczasową linję rozwojową Koła. Niektórzy jachtsmeni W. T. W. budują własnym sumptem swój tabor prywatny i oto jola klasy E zdobywa w r. 1932 kilkakrotnie I-sze miejsca w regatach międzyklubowych. W innych klasach wobec przestarzałego i zniszczonego taboru regatowego żeglarze Koła nie uzyskują poważniejszych rezultatów.

Rok 1933 przynosi sukces turystyczny jachtsmenom Koła, którzy w liczbie 7-miu odbywają daleką wyprawę morską, w celach doszkoleniowych na jachcie „Temida II" użyczonym przez P. U. W. F. aż do Oslo (w Norwegji). Prywatny tabor Koła wzrasta o dwie jole klasy S. Startują one owocnie na regatach tegorocznych, zdobywając nagrody.

W 1934 r., mimo znacznego ubytku członków Koło usiłuje na starym taborze z poświęceniem bronić barw W. T. W. w regatach żeglarskich. W wiosennej wyprawie 1934 r. „Temidy I" na fiordy — przerwanej z powodu awarji w sztormie na Stolpe-Bank — bardzo liczny udział (75%) biorą morscy żeglarze W. T. W.

*) W tymże 1932 r. w czasie zespołowego pływania na wody zagraniczne (Kalmar, Visby) jacht „Mohort" posiadał kapitana, oficerów i załogę wyłącznie złożoną z członków Koła.

Yacht-Klub L. M. i K. w Włocławku

W r. 1928 w gronie włocławskiego Oddziału L. M. i K. powstaje sekcja wodna ze specjalnem nastawieniem żeglarskiem. Dzięki pomocy finansowej zarządu miejscowego oddziału L. M. i K. wyszukano odpowiedni teren i garaż oraz nabyto używany jacht o 15 m.², żeglujący już od kilku sezonów na jednym z okolicznych jezior. Zaraz też w pierwszym sezonie letnim członkowie „Kadry" mogli zapoznać się praktycznie z podstawowemi „arkanami" sztuki żeglarskiej... metodą samouków i to pozbawionych pomocy książkowych, gdyż polska literatura jachtowa rozpoczynała dopiero swój żywot. Nie obyło się, eo ipso, bez... awarji w postaci niejednej wywrotki. W roku następnym, dzięki subwencji L. M. i K., zakupiono 2 jole (10 m.²) typu kel. które okazały się bardzo praktyczne na Wiśle. Wzrastający napływ członków skłonił władze Kadry do zbiórki funduszów na powiększenie taboru. Dzięki pomocy m. Włocławka i społeczeństwa miejscowego zakupiono w r. 1930 — 4 kajaki (2 ożaglowane) dla początkowego szkolenia młodego narybku. Na zaproszenie Sekcji Żegl. Tow. Wiośl. w Płocku, członkowie Kadry startują w regatach miejscowych, wygrywając bieg w klasie V na trasie ok. 8 km. Z wiosną 1932 tabor „Kadry" powiększa się o 2 nowe jole V. W tymże roku trzech członków „Kadry" otrzymuje patenty sterników śródlądowych od P. Z. Ż. Rok 1933 przynosi znaczny ubytek członków „Kadry", który jednak ulega zahamowaniu i od ostatniego sezonu (1934) rozpoczyna się jej ponowny rozwój. Na ostatniem zebraniu zarządu uchwalono w porozumieniu z L. M. i K. zmienić nazwę „Kadry" na „Yacht Klub Ligi Morskiej i Kolonjalnej".

Sekcja Żeglarska W. K. S. „Żoliborz"

Założony w r. 1927 przez grono oficerów, zamieszkałych na Żoliborzu. Dzięki wydatnemu poparciu władz wojskowych już w roku następnym można było dokonać otwarcia okazałej przystani klubowej na terenach Cydateli nad Wisłą. W tymże roku powstaje Sekcja Żeglarska o skromnym narazie taborze 2 jolek. Przez szereg lat następnych Klub rozszerza się terenowo i tworzy szereg nowych sekcyj, stawiając sobie na wodzie początkowo cele: rozwoju wszerz i wciągnięcie do pracy sportowej jaknajliczniejszego zastępu wojskowych z dzielnicy żoliborskiej. Dopiero w roku 1934 występują żeglarze Klubu na arenie regatowej, startując w wyścigu Warszawa-Modlin (3 osady), na jeziorach Augustowskich (2 osady) oraz dwukrotnie w Warszawie na regatach W. T. W. i „Wisły". Tabor żeglarski sekcji składa się z 5-ciu jachtów mieczowych: dwuch V, dwuch S i jednego H.

Polski Klub Morski w Gdańsku

Sport żeglarski uprawianym był już oddawna przez Polonję Gdańską, dopiero jednak jesienią 1929 r. zostaje zawiązany w Gdańsku „Klub Morski". Tabor tej pierwszej na terenie Wolnego Miasta polskiej organizacji żeglarskiej stanowiły 3 jachty: „Pirat", „Olga" i „Kaper". Ostatni z nich, użyczany na okres letni Ośrodkowi Morskiemu w Jastarni (1930), został mu później odstąpiony definitywnie i wszedł w skład flotylli Ośrodka w Gdyni. W marcu 1933 Klub Morski połączył się z Klubem Polskim, tworząc nową organizację sportową p. n. „Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku". Tabor klubowy został powiększony w r. 1932 przez nabycie jachtu „Ei-Ei", przechrzczonego następnie na „Marylę", a w roku zeszłym przez wybudowanie na Stoczni Kroppa nowego keczu pełnomorskiego — jachtu „Korsarz". Jest to bardzo cenny nabytek dla Klubu, wykazał to niezbicie zeszłoroczny sezon nawigacyjny. „Korsarz" długością dorównywa „Temidzie II" (13.80 mtr.) przy szerokości 3,30 mtr., aczkolwiek wyporność ma mniejszą (10,9 tonny). Przeznaczony do dalekiej turystyki posiada koje dla 8-iu ludzi załogi. Powierzchnia ożaglenia 88,25 m.², budowa bardzo silna.

W okresie 1929 — 1932 jachty klubowe ograniczały się do ćwiczebnych wyjazdów na zatokę i najbliższego portu obcego — Piławy. W r. 1933 w czerwcowych regatach Gdynia — Rönne (na Bornholmie) bierze udział poza konkursem jacht „Pirat", a w sierpniu tegoż roku odwiedza powtórnie brzegi Bornholmu oraz Szwecji południowej. Wreszcie w czerwcu 1934 startuje „Pirat" z załogą harcerską w biegu transbałtyckim Gdynia - Visby. Jednocześnie udaje się „Korsarz" do Kilonji dla reprezentowania P. K. M. na „Tygodniu Kilońskim", a następnie odwiedza Kopenhagę. W regatach zeszłorocznych na zatoce pierwsze nagrody zdobyły jachty: „Korsarz" i „Olga".



Jachty w przystani Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku. Na pierwszym planie „Korsarz"

Sekcja Żeglarska Warszawskiego Klubu Wioślarek

Jachting kobiecy rozwinął się u nas równolegle z męskim, acz w skromniejszym znacznie zakresie. Od roku 1931 dzięki interwencji gen. M. Zaruskiego P. U. W. F., dopuścił żeglarki do uczestnictwa w Ośrodku Morskim w Gdyni. Przez trzy lata następne napływ jachtsmenek na obozy żeglarski trwa aż do r. 1933, w którym to Ośrodek Morski przyjmuje wyłącznie mężczyzn. Na rok następny jest podobno przewidziany odrębny obóz kobiecy morski.

W roku 1932 załoga kobieca pod dowództwem por. J. Kuczyńskiego dokonała pierwszej wyprawy zamorskiej na „Temidzie II" odwiedzając Ystadt w Szwecji i Rönne na Bornholmie.

W działalności żeglarskiej na morzu przoduje Sekcja Żeglarska Warsz. Klubu Wioślarek, nieliczna, coprawda, bo licząca tylko 8 pań, z których dwie zdobyły patenty P. Z. Ż. sterników jachtowej żeglugi morskiej.

Jachty Warsz. K. Wiośl. startują na większości regat wiślanych, a w roku ubiegłym dwie członkinie W. K. W. brały udział w pełnomorskich regatach Gdynia — Visby na pokładzie „Temidy I".

Tabor jachtowy W. K. W., zarejestrowany w P. Z. Ż. składa się z 3 jol: jednej w klasie H (15 m.²), oraz dwuch „piątek" (klasa V).

Sekcja Żeglarska Tow. Wioślarskiego w Płocku

Założona jeszcze w r. 1928, ale niezbyt liczna, Sekcja Żeglarska przy Tow. Wiośl. w Płocku ma jednak dobre warunki miejscowe, co wraz z napływem nowych kandydatów na żeglarzy, zaobserwowanym w ostatnim sezonie, zdaje się wróżyć jej piękny rozwój w czasie najbliższym.

Malownicze okolice Wisły powyżej Płocka, które dość trudno osiągnąć na wiosłach w terminie 1-dniowym, a łatwo odwiedzać niemal w każdą niedzielę na żaglu przy panujących u nas przeważnie wiatrach z W lub NW, powinny sprzyjać rozwojowi turystyki żeglarskiej w Płocku, a stąd już krok tylko do doskonalenia się w jachtingu z zamiarami regatowemi.

Sekcja rozgrywa zresztą już wewnętrzne regaty klubowe dwukrotnie w ciągu sezonu, a w roku 1928 zorganizowała bieg długodystansowy Płock-Włocławek.

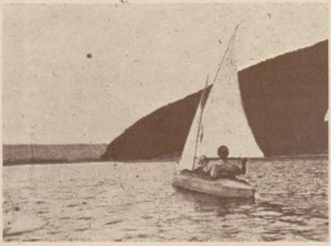
Tabor Sekcji stanowią dwie jole „piątki" konstrukcji kom. Aleksandrowicza oraz „piętnastka" (15 mtr. kwadr.) turystyczna „Żabka". O ruchliwości szczupłego grona żeglarzy płockich świadczy księga wyjazdów, wykazując ich około 300 w ciągu sezonu.

Sekcja Żeglarska W. K. S. „Grodno"

Istniejący od r. 1923 W. K. W. Grodno został w r. z. wchłonięty przez Wojskowy Klub Sport., który pracę żeglarską poprzednika prowadzi nadal w odpowiedniej sekcji. Dzięki pomocy okręgowego P. U. W. F. przy D. O. K. III—uruchomiła Sekcja Żeglarska śródlądowy Ośrodek Żeglarski w Jeziorach. Piękne tereny jachtowe na grupie połączonych przepływami jezior oraz dogodna komunikacja z Grodnem wróżą pewny rozkwit sportowi żeglarskiemu na tym Ośrodku. Załogi Sekcji Żeglarskiej W. K. Sp., szkoląc się gorliwie, zamierzają w najbliższej przyszłości rozwinąć turystykę jachtową na szeroką skalę, a także startować na regatach związkowych. Tabor Sekcji Żeglarskiej składa się z jol mieczowych V w liczbie trzech oraz tyluż jol klasy H.

Sekcja Wodna A. Z. S. we Lwowie

Sekcja wodna powstaje dopiero w r. 1932, co się tłomaczy brakiem naturalnych terenów w pobliżu Lwowa, nadających się do uprawiania sportów wodnych. Miasto położone na samym dziale wód między systematem Wisły i Dniestru, bliższe morza Czarnego, niż Bałtyku, posiada specjalne trudności lokalne, jakich niema żadne z większych miast Rzplitej. Mimo to licznym jest napływ Lwowian do naszej Marynarki zarówno wojennej, jak handlowej i niemniejsze zamiłowanie do uprawiania sportów wodnych. Sekcja Wodna A. Z. S. lwowskiego zorganizowała szereg wycieczek śródlądowych po wszystkich niemal drogach sieci wodnej polskiej. Zimą prowadzone są kursy budowy kajaków i teorji żeglarstwa. Tabor liczby 1 jolę o 15 m.² żagla oraz 20 kajaków częściowo ożaglowanych.



Kajak żaglowy sekcji wodnej A. Z. S. we Lwowie na Dniestrze

Jacht-Klub L. M. i K w Modlinie

Z klubów, które nie nadesłały materjału o swej działalności ani do P. Z. Ż., ani do redakcji „Sportu Wodnego" wymienić należy Yacht-Klub Ligi M. i K. w Modlinie.

Wielkopolski Yacht Klub

Jedna z najmłodszych organizacyj żeglarskich i pierwsza na terenie m. Poznania. Zawiązany przez 7-miu zaledwie miłośników sportu jachtowego w sierpniu 1933, mimo nieprzezwyciężonych zdawałoby się trudności początkowych, poszczycić się dziś może wydatnemi sukcesami po rocznej niespełna pracy organizacyjnej. Wiele bardzo wysiłków włożono w uzyskanie prawa żaglowania po jeziorze w Kiekrzu, wspaniale nadającem się do jachtingu, odległem od Poznania o 13 km. i oto dziś W. Y. K. posiada już na tem jeziorze własną przystań, pomost na zakupionej parceli (2500 m.²) i dysponuje taborem, złożonym z 10 jednostek w klasie od 10 — 15 m.². Członków liczy W. Y. K.—54-ch Gen. Marjusz Zaruski został mianowany przez walne zebranie Członkiem Honorowym Klubu.

Narazie praca organizacyjna pochłaniała całą energię jachtsmenów poznańskich i nie pozwoliła im dotąd wykazać szerszej działalności regatowej, ani turystycznej. Zamiarem zarządu jest zgłosić udział Klubu w najbliższych regatach związkowych, do których załogi W. Y. K. staną, miejmy nadzieję — dostatecznie już przygotowane.

Sekcja Żeglarska K. W. „Syrena"

Niedawno powstała sekcja Żeglarska Klubu Wioślarskiego „Syrena", mająca piękną siedzibę w porcie Czerniakowskim posiada wśród swoich członków, zamiłowanych żeglarzy. Niewielka na razie ilość łodzi służy do szkolenia członków nowego narybku żeglarskiego. Jest nadzieja, że w najbliższym sezonie jachty kl. Syrena już będą brać udział w regatach międzyklubowych.

Sekcja Żeglarska K. „Rodzina Urzędnicza"

Jedna z najmłodszych organizacyj żeglarskich, przyjęta w maju 1934 roku w poczet członków P. Z. Ż. dysponuje jednak własną stocznią i okazałą przystanią na prawym brzegu Wisły.

Sekcja Żeglarska liczy około 30 członków, tabor jej składa się z trzech joli 10 m.² typu P. Z. Ż., oraz dwuch regatowych joli klasy S (10 m.²). W ekspedycji naszych jachtsmenów na Tydzień Kiloński uczestniczy również członek R. U. p. S. Zalewski, dawny żeglarz regatowy A. Z. S.'u.

Od „Witezia" do „Dali" i „Zjawy"

1925—1935

Gdy przed 10-ciu laty gen. M. Zaruski, „ojciec" naszego jachtingu morskiego, wyruszał w swą pierwszą podróż na „Witeziu", małej na nasze — nietylko szczurów lądowych — pojęcia łupince, prawie wszyscy zacni ziomkowie, którzy o tej wyprawie posłyszeli, wzruszali desperacko ramionami i kiwali głowami z politowaniem. „Czyste szaleństwo! Samobójcy... Warjaci" i t. p. zdania, słyszało się powszechnie. Przyznaję ze skruchą, że sam choć rozmiłowany w morzu od dzieciństwa uważałem swego kuzyna, który odbył jedną z pierwszych wypraw „Witeziem" do Szwecji, omal za... pół-boga i dziwiłem się, że nieco „ofermowaty" i raczej o artystycznem, niż sportowem zacięciu młodzian zdobył się na taki wyczyn.

Dopiero, przekonawczy się na własnej skórze, że „nie taki djabeł straszny, jak go (lądowe niedołęgi!) malują", postanowiłem propagować energicznie czynem i piórem królewski sport jachtowy i to specjalnie na morzu, gdyż ono tylko daje prawdziwy rozmach i nieporównane emocje włóczęgi po bezkresych rozłogach: to cichych jak tafla lustrzana, to pokrytych pienistemi barankami, albo zgoła—skotłowanych groźnie odmętach, ciskających górami wodnemi w ostrą pierś jachtu...

„...Bo jam jest morze:
Burzę i tworzę,
Pieszczę i grożę.

Słusznie scharakteryzował ten wspaniały żywioł jeden z poetów. Faktem jest niezaprzeczonym, że hoduje ono dzielnych i mocnych ludzi — przykładem narody żeglarskie: Normanowie, Anglicy dawni Hiszpanie i Portugale, wreszcie Japończycy i rasy polinezyjskie. Hartuje nerwy... pogłębia oddech... rozjaśnia niejedno w głowie!

Oddajmy zresztą głos inicjatorowi pionierskiej wyprawy „Witeziem" — gen. M. Zaruskiemu:

„Pragnąłem przykładem „Witezia" oderwać od brzegu tych, którzy kąpią się w morzu, pływają w kajakach, albo rybackich żaglówkach zawsze tuż, tuż, o 100 metrów od brzegu i pociągnąć ich samych, a przynajmniej ich dusze na pełne morze...

Gdy wybierałem się po raz pierwszy na „Witeziu" do brzegów szweckich, nietylko ludzie lądowi, ale również ogół marynarzy był przekonany, że jacht albo zawróci z drogi, albo zginie... Gdy wróciliśmy szczęśliwie, mówiono:



Fragment z regat morskich w Gdyni



Regaty na Wiśle klasy S.

udało się. Następne wyprawy dowiodły, że przy doświadczeniu żeglarskiem i czujności zawsze udać się może.

Jest rzeczą niedopuszczalną, ażeby Polska po dziesięcoletniem (pisane przed 5 laty) władaniu wybrzeżem morskiem nie posiadała jeszcze rozgałęzionego jachtingu morskiego; ażeby jachty nasze kręciły się wiecznie w zaczarowanym trójkącie: Gdynia-Hel-Gdańsk!

Nasz jachting musi być jachtingem pełnomorskim, musi kierować się na morza otwarte. Należy dążyć do zdobycia taboru jachtów, niemniejszych od „Witezia", a mocno zbudowanych, mogących stawić czoło niepogodom na otwartem [illegible]

Zaczarowany trójkąt zostawmy dla kajaków, sami zaś idźmy na morze. Zaczyna się ono tam, gdzie brzegi nikną z oczu zupełnie...

Z tych założeń wychodząc od r. 1925 corocznie przedsiębrałem jakąś większą podróż po Bałtyku. Niestety, na dalsze eskapady nie pozwoliły dotąd nieszczęsne urlopy moich towarzyszy - żeglarzy".

Stopniowo krok za krokiem zbliżało się nasze slawistyczne lądowe społeczeństwo ku morzu. Pierwsi wychowankowie Szkoły Morskiej (ongi w Tczewie — dziś w Gdyni) zaczęli na polskich okrętach wyruszać z polskich portów w świat daleki... Z powijaków wydobywać się poczyna nasza „armada wodna" na Bałtyku, otrzymując nieliczne, coprawda ale doborowe nowoczesne jednostki bojowe nawodne i podwodne.

W zakresie sportowym pracuje niestrudzenie garść entuzjastów morza w ramach P. Z. Ż. początkowo, wyodrębniając się póżniej z tych ram w samodzielne organizacje, jak np. Harcerstwo.



Regaty na jeziorze Krechowieckiem w Augustowie

Jachty pod biało-czerwoną banderą zaczynają z roku na rok częściej krążyć po Bałtyku, a nawet wychylać się poza bramy Sundu... „Carmen", „Junak" i „Jurand", prując morskie rozłogi świadczą światu, że stopniowo przekształcamy się w naród żeglarski.

Ośrodki Morskie — początkowo w Jastarni, potem w Gdyni — szkolą co roku liczne zastępy wykwalifikowanych żeglarzy: po gruntownem teoretycznem i praktycznem przygotowaniu nadając najlepszym z nich patenty kapitanów i sterników jachtowej żeglugi morskiej.

Praca ta wydaje nadspodziewanie bujne owoce.. „Temida II" niesie w 1933 roku grono jachtsmenów Koła Żeglarskiego W. T. W. — klubu par-exelance regatowo-wioślarskiego i w tym tylko kierunku jednostronnie nastawionego — aż hen do stolicy Norwegji, do Oslo.

Podróż tę odbywają bez żadnego zawodowego marynarza na pokładzie sami absolwenci Ośrodka Morskiego i wracają bez żadnej awarji do macierzystej Gdyni. Rok ten miał być wyjątkowo sławnym dla bandery polskiej.

Dwie śmiałe wyprawy transatlantyckie dochodzą w tym czasie do skutku.

Pod banderą O. Y. K. — Oddział w Gdyni wyrusza maleńki slup „Dal" z zamiarem dotarcia do... Chicago na wystawę Światową. Jego romantyczna nazwa urągać, zda się, minjaturowym wymiarom: kadłub 8.75 m. długi, a 2.15 m. szeroki przy tonnażu 4 tonny bez wagi martwego kila, a 5½ tonny wraz z nim. W tym maleńkim „korabiu" trzech śmiałków (z których jeden waży ponad 100 kg. i mierzy 1,90 metra wysokości) puszcza się na szaloną wyprawę poprzez Atlantyk. Ten olbrzym, to właśnie absolwent Ośrodka Morskiego w Gdyni — choć z rodzaju broni jaknajmniej z morzem związanego — A. Bohomolec por. p. 26-go ułanów. Dwaj pozostali — oficerowie Mar. Handlowej: J. Świechowski i nieżyjący już J. Witkowski, dawny instruktor naszych jachtsmenów na Ośrodku Morskim i mój pierwszy dowódca w pierwszej do Szwecji podróży szkolnej. Trzem tym śmiałkom udaje się na bardzo niedoskonałym jachcie (o budowie stosunkowo słabej!) nietylko przebyć szczęśliwie Atlantyk, czem się zreszlą już kilku czy nawet kilkunastu wilku morskich szczyci, od kpt. Slocuma poczynając, ale — za specjalną łaską Niebios — przejść względnie cało przez jądro ćwiartki środkowej, czyli t. zw. „oko" niebywałego cyklonu oceanicznego, cyklonu, który zatopił 47 statków na Atlantyku i spustoszył brzegi amerykańskie.

Dzieje tej zuchwałej wyprawy opisywaliśmy już parokrotnie na łamach „Sportu Wodnego" (Nr. 17 — 1933 r., Nr. 1 1932 r.), odsyłamy więc ciekawych do dawniejszych Nr. Nr., podkreślić tu pragniemy że, gdy skołatani kilkodniową walką o życie z żywiołem — po prowizorycznem osadzeniu zwalonego masztu i pod zaimprowizowanem ożaglen em — docierają do wysp Bermudzkich, ludność miejscowa (a Bermudczycy to zawołani żeglarze!) „nosi ich na rękach" właśnie dlatego, że uszli cało... z oka cyklonu! [illegible] zupełnie uzasadniona opinja marynarzy, że okręt, który nie zdoła uniknąć przed „okiem" cyklonu i raz się tam dostanie... nigdy już z niego nie wyjdzie!

Na Bermudach, aczkolwiek „oko" przeszło w odległości 180 mil od archipelagu, cyklon ów zrywał dachy i łamał drzewa, a jeden z dużych okrętów, urwany z kotwicy, cisnął z rozmachem na brzeg...

Nasi rodacy mieli szczęście być drugą, dopiero zorjentowaną w dziejach jachtingu osadą, która przeszła szczęśliwie przez oko cyklonu.

Pierwszym takim wybrańcem losu był słynny kpt. Voss na jolu „Królowa Mórz" w r. 1912.

W tym samym szczęśliwym roku 1933 harcerz Wagner na starym kutrze rybackim, wzmocnionym, coprawda, na stoczni Mar. Wojennej francuskiej w Dakarze (Afryka Zachodnia) i przebudowanym na jol, wraz z dwoma kompanami: Korniowskim i Frydsonem forsuje szczęśliwie południowy Atlantyk i po długiej włóczędze przybywa w grudniu do portu Colon u atlantyckiego wylotu kanału panamskiego. Nie napotkał on — na swe szczęście — żadnego cyklonu na drodze, a „skok przez Atlantyk" odbył w okresie wiosenno-letnim, gdy „Dal" opóźniła się i żeglowała przez okolice bliskie „wylęgarni cyklonów" dopiero w sierpniu.

Po wypoczynku przymusowym — w oczekiwaniu na zasiłek pieniężny z kraju, buduje sobie śmiały harcerz nowy okazały kecz (dwumasztowiec) w Colonie i wyholowany niedawno przez naszą fregatę szkolną „Dar Pomorza", odbywającą właśnie pierwszą polską podróż naokoło świata, poprzez kanał Panamski, trafia na wody Pacyfiku.

Los jego w ręku Opatrzności, a droga najeżona tysiącznemi niebezpieczeństw wśród groźnych koralowych raf Mórz Południowych, ale fakt, że maleńka łupinka pod polską banderą stawia zuchwale czoło żywiołom na bezmiarach największego z oceanów, świadczy jak bardzo przez te lat dziesięć — od 1924 po 1934 — poszliśmy naprzód na dziewiczym dla szczurów lądowych terenie... na morzu.

R. Niewiadomski

XI Sejmik Żeglarski

Dnia 27 stycznia b. r. zebrał się w siedzibie PZŻ. doroczny, a równocześnie jubileuszowy, bo zamykający pierwsze dziesięciolecie istnienia naszej naczelnej instytucji żeglarskiej, Sejmik Żeglarski.

Zebranie zagaił prezes ustępującego Zarządu, gen. M. Zaruski, wzywając zebranych do uczczenia pamięci zmarłych Członków Klubów związkowych ś. p.: Teodozego Nosowicza, Michała hr. Zabiełły i Targońskiego. Następnie zaprosił gen. Zaruski na przewodniczącego p. Bronisława Barylskiego. Jako asesorzy zasiedli przy stole prezydjalnym pp.: ppłk. dypl. Grodzicki, mec. Szadurski, Pankiewicz i delegat najmłodszego Członka PZŻ. — Wielkopolskiego Yacht Klubu p. M. Matuszewski. Sekretarzował p. Jerzy Wysocki.

Sekretarz Zarządu p. Lisicki odczytał sprawozdanie za rok ubiegły, w którym szczególnie uwypuklone było zorganizowanie udziału polskich żeglarzy w regatach „Tygodnika Kilońskiego". Ustęp sprawozdania, w którym Zarząd wyrażał gorącą podziękę Panu Ministrowi Spraw Zagranicznych, J. Beckowi, dzięki którego wydatnej finansowej pomocy, impreza kilońska przyszła do skutku, przyjęli zebrani hucznemi oklaskami.

Równie wdzięczne przyjęcie spotkała wzmianka o poparciu udzielonem przez Klub Żeglarski w Chojnicach, który do regat eliminacyjnych oddał do dyspozycji swoją flotylę i swój teren klubowy.

Sprawozdanie Zarządu jakoteż i sprawozdanie Komisji Rewizyjnej przyjęto jednogłośnie bez dyskusji. Równie jednomyślnie przyjęto sprawozdanie Skarbnika p. M Niedźwiałowskiego i preliminarz budżetowy, nie przekraczający skromnych ram dotychczasowych.

Przed przystąpieniem do wyboru nowego Zarządu, (dotychczasowy podał się w komplecie do dymisji), przewodniczący zarządził przerwę, celem porozumienia się Delegatów co do listy kandydatów.



Uczestnicy XI Sejmiku Polskiego Związku Żeglarskiego

Po przerwie Przewodniczący odczytał następującą listę, ułożoną we wspólnem porozumieniu reprezentowanych na Sejmiku Klubów:

Prezes: Czesław Petelenz, Y. K. P.
Wice-Prezesi:
kom. p. Włodz. Kodrębski, O. Y. K.,
Inż. Longin Bielawski, „Wisła",
mec. Dr. Ludwik Podkomorski, W. Y. K.
Skarbnik: p. Michał Niedźwiałowski, Y. K. P.
Sekretarz: p. Jerzy Lisicki, W. T. W.
p. Henryk Szymański „Wisła",
p. Jerzy Dowkont, O. Y. K.,
p. Roman Niewiadomski, W. T. W.,
p. Zofja Szwede, K. Wioślarek,
p. Jerzy Karpiński, A. Z. S.,
kom. por. Zygm. Horyd, O. Y. K.,
kom. p. Tad. Bramiński, Y. K. P.,
ppłk. Antoni Rosner, P. K. M.,
p. Konst. Lange, Y. K. P.

Przed poddaniem tej listy pod głosowanie, zabrał głos kom. C. Petelenz i dziękując za dowód zaufania, okazany mu przez postawienie jego kandydatury na stanowisko prezesa, prosił zebranych o wysłuchanie jego warunków i programu, od których uznania musi uzależnić przyjęcie zaszczytnej propozycji.

Na wstępie swojego przemówienia, zaznaczył kom. Petelenz, że będzie mógł tylko wówczas spełnić należycie ułożone nań obowiązki, jeżeli będzie mógł liczyć na pełne poparcie i współpracę zrzeszonych Klubów, z drugiej zaś strony, jeżeli Kluby utrzymują konieczną wewnątrz Związku dyscyplinę sportową i podporządkują się bezwzględnie zarządzeniom Zarządu.

Mówca prosił przedstawicieli Klubów o rozważenie tych warunków i o ileby uważali, że są one nie do spełnienia, raczej zawczasu wycofali jego nazwisko z listy kandydatów, gdyż byłoby dla obu stron rzeczą przykrą, gdyby musiał przed upływem kadencji złożyć swój mandat.

Program ramowy, który przedstawił kom. Petelenz w ogólnych zarysach, streszcza się słowem **koncentracja**, t. zn. skupienie całego wysiłku na stojące przed żeglarstwem naszem w najbliższych dwóch latach zadania: **regaty kilońskie i Olimpjadę**. Wogóle PZŻ musi zająć się intensywniej stroną techniczną i ściśle sportową jachtingu, przeprowadzając w tym celu pewną reorganizację wewnętrzną.

Ponieważ nikt się do głosu w tych kwestjach nie zgłosił, Przewodniczący poddał proponowaną listę zarządu pod głosowanie. Lista została przyjęta jednogłośnie przez aklamację.

Komandor Petelenz podziękował zebranym za zaszczytny wybór i zwrócił się następnie do gen. Zaruskiego, dziękując mu za dotychczasową pracę i prosząc o nieodmawianie w przyszłości PZŻ swojego doświadczenia i swojej rady.

Na wniosek Przewodniczącego Sejmik uchwalił, że: **„P. General Zaruski zasłużył się dobrze dla żeglarstwa polskiego"**.

Następnie wysłuchano wniosków zgłoszonych przez ustępujący Zarząd i trzech wniosków YKP.

Wniosek Zarządu o zmianie nazwy PZŻ na **„Polski Żeglarski Związek Regatowy"** został odrzucony.

Tensam los spotkał wniosek YKP, żeby na Wiśle jacht idący na wiatr dawał drogę jachtowi idącemu pełnym wiatrem. Wniosek o zmniejszenie ilości regat związkowych na Wiśle i skoncentrowanie większej ilości zawodów w „Tygodniu Augustowskim" został przekazany nowemu Zarządowi do rozpatrzenia.

Na końcu Sejmik uchwalił wysłanie depesz hołdowniczych do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Pana Marszałka Piłsudskiego oraz telegramów do Pana Premjera, Ministra Przemysłu i Handlu i Ministra Komunikacji.

Delegat Wielkopolskiego YK podziękował za serdeczne przyjęcie i zwrócił się szczególnie z wyrazami uznania i podzięki do p. gen. Zaruskiego, któremu WYK wiele zawdzięcza i którego w uznaniu tych zasług mianował swoim Członkiem Honorowym.

XY.

Na nowym halsie

Rzadko kiedy osiąga żeglarz swój cel bez zmiany halsu. Mając wzrok stale zwrócony na punkt do którego zdąża, musi się nieraz dość namozolić walcząc z niepomyślnym, często co chwilę zmiennym wiatrem, pokierować swój statek tak, żeby najmniej tracąc czasu i najmniej nakładając drogi, dotrzeć do upragnionego celu. Pomyślny wynik tej walki z żywiołem zależy bezsprzecznie w dużej mierze od zręczności i wytrwałości sternika, ale i najlepszy sternik nie da rady ze źle wyszkoloną lub co gorsze, niesforną załogą.

Na małym jachcie, o niewielkiem zagłębieniu, małej ilości niewielkich żagli i niewielkim tonażu, a więc małej inercji — to jeszcze może ujdzie bez wielkiej katastrofy. Gdy jednak nawa jest duża, ciężka o skomplikowanem ożaglowaniu, na której osobista interwencja sternika jest rzadko możliwa — zła załoga musi doprowadzić do zguby.

Polski Związek Żeglarski jest takim dużym ciężkim statkiem, walczącym z przeciwnemi wiatrami w drodze do wielkiego celu, jakim jest doprowadzenie jachtingu polskiego do takiego stanu, żeby i na tym odcinku zagranica nie mogła patrzeć na nas zgóry.

Sternikiem tej nawy jest Zarząd PZŻ, a załogą zrzeszone w nim organizacje żeglarskie. Najlepszy Zarząd nie da rady, jeżeli „załoga" będzie obojętna lub, co gorzej, niesforna i niedyscyplinowana.

W jedności siła! Dlatego się zrzeszamy, żeby wspólnemi siłami osiągnąć to, na co sił jednostki nie starczy. Podporządkowanie się dobrowolne wybranej dla wspólnego dobra władzy, jest obowiązkiem zrzeszonych. Jeżeli tego podporządkowania się niema, to poco się zrzeszać, narażać na koszty, męczyć godzinami na sejmikach, etc?

Biada temu statkowi, na którym każdy marynarz chce być kapitanem, na którym każdy ma na uwadze tylko swoje osobiste cele, które zasłaniają mu właściwy, tylko wspólnym bezinteresownym wysiłkiem osiągalny cel.

Każdy sport, a więc i jachting, opiera się zasadniczo na pierwiastku współzawodnictwa i to jest istotą każdego sportu. Ale to współzawodnictwo musi być oparte na zasadzie bezwzględnego **„fair play"**. Wyniki muszą być osiągnięte wyłącznie umiejętnością, zręcznością i na doświadczeniu opartem, żeglarskiem wyzyskaniem każdorazowej sytuacji. Wszelkie próby **„corriger la fortune"**, wszelkie próby zdobywania nagród sztuczkami, podstępami i formalistycznie ujętemi protestami, to nie jest **„fair play"**. Prawdziwy sportsmen cieszy się zwycięstwem współzawodnika, jak swojem własnem, a tylko stara się analizować okoliczności, które do tego zwycięstwa doprowadziły, żeby poznać własne błędy, czy wady swojego jachtu i na przyszłość ich unikać, wzgl. poprawić.

„Patrjotyzm klubowy" jest rzeczą chwalebną, nie powinien jednak przybierać formy chorobliwej zachłanności.

Gdyby wśród „załogi" PZŻ-go, pojawiły się symptomy tej choroby, Zarząd musiałby z całą bezwzględnością przystąpić do jej zwalczania.

Kurs statku prowadzi na teren międzynarodowych zawodów. Musimy na nich wystąpić godnie, jak na prawdziwych jachtsmenów przystało, którym zasady tego królewskiego sportu weszły w krew, i kości.

Praca PZŻ i zrzeszonych Klubów i Sekcyj musi się skoncentrować w najbliższym czasie ku temu celowi. Wszelkie uboczne poczynania, nie wiodące do tego celu, muszą być, jeżeli nie zupełnie porzucone, to przynajmniej ograniczone do koniecznych i rozsądnych rozmiarów.

Do tej kategorji należą przedewszystkiem dwie dziedziny: **szkolenie i propaganda.**

Pod względem szkolenia, trzeba rozróżnić i rozgraniczyć ściśle dwie rzeczy. Jedną jest zapoznawanie jaknajszerszych warstw społeczeństwa z morzem, z życiem na morzu, z korzyściami, jakie nam dostęp do morza daje. Im więcej będzie w Polsce ludzi w różnych zawodach, którzy morze i życie na morzu bezpośrednio poznali, tym lepiej dla naszej państwowości. Tylko pod tym kątem widzenia można się zapatrywać na masowe szkolenie w żeglarstwie. Nie powinno ono mieć na celu, jak sobie wyobrażają niektórzy fanatycy, żeby każdy Polak był żeglarzem. Jachting nie może być uprawiany masowo i nie nadaje się zupełnie do tego. Nie można go również podciągnąć pod kategorję **„wychowania fizycznego"** i **„przygotowania wojskowego".** Jest on bezsprzecznie dla zdrowia bardzo korzystny, ale uprawianie go ma większe znaczenie dla psychiki, niż dla ciała i mięśni. Z punktu widzenia przysposobienia do służby wojskowej ma on znaczenie, w stosunku do innych sportów, stosunkowo niewielkie, nawet dla marynarki wojennej.

Natomiast może ćwiczenie żeglarskie mieć duże znaczenie w sensie wychowania dobrych obywateli przywykłych do posłuchu i poszanowania władzy, do szanowania tych, którzy żyjąc dłużej, nabyli większego doświadczenia życiowego i fachowego. W tym kierunku ideą przewodnią szkolenia młodzieży jest wpajanie poszanowania dla starszych, i gdzie ta idea jest wprowadzona w czyn we wszystkich dziedzinach, a więc i na terenie sportów. Okręt jest najlepszą szkołą w tym względzie, gdyż tam najwidoczniej występują korzyści podporządkowania się doświadczonemu kierownictwu.

Ale ze sportem żeglarskim mają te sprawy tylko bardzo luźny związek, i dlatego, PZŻ nie powinien zajmować się niemi bezpośrednio i aktywnie, lecz być doradcą fachowym dla powołanych do szkolenia młodzieży instytucyj.

Ośrodki żeglarskie dla młodzieży, nad morzem czy na wodach śródlądowych powinny mieć jedyny cel: wychowanie dobrych, dyscyplinowanych obywateli obeznanych z żeglugą i skupiać tych młodych ludzi, którzy interesują się żeglarstwem czy żeglugą, jednak poświęcić się tym sprawom zawodowo nie chcą lub nie mogą.

Natomiast szkolenie **jachtsmenów**, jest rzeczą Klubów żeglarskich, które dobierają sobie odpowiednich kandydatów z odpowiadającego im środowiska i w ilości odpowiadającej ich możności i celom.

Rola PZŻ sprowadza się tu do ogólnego kierownictwa i ujednostajnienia programów, metod, egzaminów i warunków osiągania kwalifikacyj do spełniania pewnych funkcyj na jachtach, jużto w stosunku zależnym, jak i na stanowiskach samodzielnych, kierowniczych.

Co się tyczy propagandy, to i tu należy rozróżnić dwie różne rzeczy: propagandę morza i propagandę jachtingu. Dla pierwszej istnieje specjalna komórka społeczna — Liga Morska i Kolonjalna, drugą powinny zajmować się w pierwszej linji kluby jachtowe. Zachęcając do uprawiania sportu żeglarskiego w swoim okręgu promieniowania, Kluby przyczyniają się pośrednio również i do ogólnej propagandy. Rzecz jasna, że o ile z jakiejś części kraju przyjdzie do Zarządu PZŻ apel, to postara się on o wysłanie odpowiedniego prelegenta, już to ze swego grona, już też z grona zrzeszonych Klubów.

W żadnym jednak razie nie powinien PZŻ zajmować się propagandą zbyt intensywnie i z uszczerbkiem dla swojej właściwej pracy, która polega przedewszystkiem na kierownictwie sportowego życia Klubów.

Praca PZŻ powinna się skoncentrować na niewielu konkretnych zadaniach, rozwiązywanych wytrwale i konsekwentnie. Wynikiem tej pracy winno być ostateczne uporządkowanie żeglarstwa sportowego, ustalenie niewielu, ale odpowiadających naszym warunkom typów jachtów na morzu i wodach śródlądowych i ostatecznie ustalenie wszystkich potrzebnych przepisów i regulaminów.

Na każdym bardzo długim kursie, kompas nabiera pewnej, że tak powiem gnuśności, i nie odrazu wskazuje zupełnie prawidłowo nowy krus. To też pierwszym obowiązkiem żeglarza po zmianie halsu jest ustalenie poprawki kompasu dla nowego kursu. Jeżeli statek tak ciężki jak PZŻ, płynął przez lat dziesięć jednym kursem, to poprawka będzie prawdopodobnie dość znaczna. Trzeba ją coprędzej oznaczyć i pewnie i wytrwale podążać do zakreślonego celu.

Czesław Petelenz



P. T.

PRENUMERATORZY

UWAGA!

w 1935 roku

ukaże się jak w r. ub. 22 zeszyty

Dwutygodnika

„SPORT WODNY"

(w styczniu i grudniu po jednym zeszycie)

Prenumerata kwartalna wynosi złotych 5. Roczniki za lata ubiegłe w płóciennej oprawie tłoczonej złotem po Zł. 20.

Warszawa, Br. Pierackiego 15 Konto w P. K. O. Nr. 6013.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BRONISŁAWA PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P K. O. Nr. 6013

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.